Guide général de la démarche Objectif CO_2

Mars 2011

Charte d'engagements volontaires de réduction des émissions de CO_2 du transport routier de voyageurs

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer

ADEME
Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie

SOMMAIRE

Guide général de la démarche Objectif CO_2 1
1- Le contexte énergétique et environnemental du transport routier de voyageurs 3
1.1 Le transport routier de voyageurs : un maillon indispensable de la mobilité 3
1.2 Des impacts énergétiques et environnementaux importants 4
1.2.1 Des émissions unitaires de polluants en régression grâce à la réglementation des normes Euro 4
1.2.2 Une consommation d'énergie globale en hausse 4
1.2.3 Une nécessaire réduction des émissions de gaz à effet de serre 4
2- La maîtrise de la consommation de carburant : une nécessité économique et environnementale pour les entreprises du TRV 6
2.1 De nombreux paramètres influencent la consommation de carburant des véhicules 6
2.2 Le suivi des consommations : un impératif pour mieux gérer son poste carburant et les émissions de CO_2 de son activité transport 6
3- La Charte d'engagements volontaires 7
3.1 Une démarche globale et structurante pour les entreprises du TRV 7
3.2 Les attentes des transporteurs 8
3.3 Le schéma général de la démarche 8
4- Étape 1 : Préparer le projet 9
4.1 Les conditions de réussite 9
4.2 L' « autoévaluation » ou la validation des préalables 10
4.3 Les soutiens externes à l'entreprise 11
4.3.1 Les directions régionales de l'ADEME 11
4.3.2 Les Directions régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) 11
4.3.3 Les Conseils régionaux 11
4.3.4 Les bureaux d'études spécialisés 11
5- Étape 2 : Réaliser le diagnostic CO_2 12
5.1 Les pré-requis de la Charte 12
5.2 Les indicateurs de performance environnementale 12
5.3 Les objectifs du « diagnostic CO_2 » 14
5.4 Les outils 14
5.4.1 Le cahier des charges « Diagnostic CO_2 » 14
5.4.2 L'outil « Engagements volontaires » 15
5.4.3 Les Fiches Actions 16
5.5 Qui peut réaliser le diagnostic CO_2 ? 20
5.6 Comment se faire aider ? 21
6- Étape 3 : La validation du diagnostic CO_2 et la signature de la Charte 22
6.1 La validation de l'intégration de l'entreprise dans la démarche 22
6.2 La signature de la Charte 23
7- Étape 4 : La mise en œuvre et le suivi des engagements 24
7.1 L'accompagnement par les actions de communication / sensibilisation internes 24
7.2 La pérennisation de la démarche 24
7.3 Le maintien de l'élan 24
7.4 Le suivi du plan d'actions 25
7.5 L'évaluation annuelle de la situation de l'entreprise et le bilan à 3 ans 25
8- ANNEXE 1 : Les partenaires institutionnels 26
9.1 Le MEDDTL 26
9.2 L'ADEME 26
9- ANNEXE 2 : Les sites Internet de référence 27
10- ANNEXE 3 : Les Directions Régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) 28
11- ANNEXE 4 : Les implantations de l'ADEME 30

1- Le contexte énergétique et environnemental du transport routier de voyageurs

NB : Dans la suite du document, on entendra par « entreprise » toute activité de transport routier de voyageurs correspondant aux critères détaillés ci-dessous, qu'elle soit une entreprise privée ou une régie de transport.

1.1 Le transport routier de voyageurs : un maillon indispensable de la mobilité

Le **transport routier de personnes** représente un parc de véhicules de transport en commun de 63 000 autocars et d'environ 24 000 autobus, en service en 2010 sur le territoire national (source FCA).

Le terme « transport en commun de personnes » est défini par le Code de la route comme le transport de plus de 8 personnes, non compris le conducteur. Il y a donc transport en commun de personnes lorsqu'un véhicule a une capacité supérieure à 9 places passagers.
C'est ce périmètre qui est pris en compte dans la Charte Objectif CO_2.

Les véhicules répondant à ce critère sont les autocars et les autobus.

Les **autocars** sont conçus et aménagés pour le transport de personnes assises. Leur capacité varie de 10 à 60 places, les véhicules de 40 à 59 places représentant 60 % du parc d'autocars en service.
Les autocars sont affectés aux **transports routiers interurbains** : ils circulent donc majoritairement en province.
Le trafic totalise plus d'1 million de voyageurs par an. Ce sont les transports réguliers, comme les transports scolaires ou de ligne régulière, ceux qui correspondent aux besoins du service public de transport, qui représentent la part la plus importante du trafic de voyageurs par route.
Les transports réguliers interurbains desservent, en effet, la moitié de la population nationale et près de 80 % du territoire.
Ils constituent la part la plus importante de l'activité réalisée en France métropolitaine, qui totalise plus de 60% du kilométrage parcouru en charge et du parc d'autocars ainsi que 80 % des voyageurs.
La prépondérance de l'activité de service public explique que le transport interurbain de personnes soit limité géographiquement à la région.
Echappant à la logique de la limitation géographique, les services commerciaux qui représentent 30 % du parc des autocars, sillonnent pour la moitié d'entre eux, plusieurs régions.
Les activités prises en compte dans al Charte, en dehors du scolaire ou de la ligne régulière, sont le tourisme et le grand tourisme.

Les **autobus** sont conçus et aménagés pour être exploités exclusivement à l'intérieur d'un périmètre de **transports urbains**.
Un parc de plus de 7 000 autobus, dont plus de 4 400 pour la RATP, assure ainsi les transports routiers urbains en Ile de France, un parc de 13 000 véhicules assurant les transports urbains dans les villes de province.[1]

[1] Source de ces paragraphes 1.1 : statistiques du MEDDTL, http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=90

1.2 Des impacts énergétiques et environnementaux importants

1.2.1 Des émissions unitaires de polluants en régression grâce à la réglementation des normes Euro

En matière de polluants atmosphériques, la responsabilité du secteur des transports dans les émissions atmosphériques nationales est loin d'être négligeable avec, par exemple pour l'année 2006, 59% des émissions de NOx (oxydes d'azote) et 27% des émissions de CO (monoxyde de carbone).

Cependant, depuis 1990, une réglementation européenne (les normes EURO) s'est imposée aux constructeurs de véhicules de transports routiers de voyageurs. Elle fixe, selon un calendrier précis, des plafonds d'émissions de plus en plus bas sur quatre polluants locaux (NOx, CO, HC et particules). Depuis octobre 2009, les véhicules lourds mis sur le marché doivent répondre à la norme Euro V. Cette dernière impose qu'un véhicule neuf ne doit pas dépasser par exemple 2 g.NOx/kWh soit un plafond d'émission sept fois moindre que celui de la norme euro 0 en 1990.

C'est en grande partie grâce à ce durcissement des normes que les quantités globales de polluants réglementés émises par le parc ont pu être diminuées. Mais, compte tenu de l'augmentation des trafics et du renouvellement des flottes de véhicules, les émissions globales des véhicules lourds entre 1990 et 2007 ont diminué de 13% pour les NOx, 40% pour le CO, 60% pour le HC et 8% pour les particules.[2]

Cette réglementation permet progressivement de maîtriser la pollution atmosphérique (problématique de santé publique plutôt locale) malgré l'augmentation des trafics, mais n'agit pas sur les émissions de CO_2 (principal gaz à effet de serre).

1.2.2 Une consommation d'énergie globale en hausse

Le secteur des transports dans son ensemble (voyageurs et marchandises) contribue fortement à l'accroissement de la consommation d'énergie en France. La part du secteur dans la consommation finale totale d'énergie est aujourd'hui de 30%, contre seulement 13% en 1960 et l'on observe un quasi doublement de sa consommation depuis 1973. Le transport routier (voitures particulières, véhicules utilitaires et poids lourds) domine le bilan énergétique puisqu'il représente 81% de la consommation d'énergie, tous modes de transport confondus.

La particularité du transport routier est qu'il est dépendant quasi-intégralement d'une énergie fossile (le pétrole) et d'un carburant (le gazole).

Les transports de voyageurs ont été particulièrement touchés par les hausses successives du prix du pétrole : la part de l'énergie dans le coût de revient du transport routier est aujourd'hui supérieur à 25%, elle était de l'ordre de 16%, il y a dix ans. Il s'agit donc pour les entreprises de transport routier d'être très attentives au suivi de leur consommation de carburant et aux solutions technologiques et organisationnelles qu'elles pourraient mettre en œuvre pour la limiter.

1.2.3 Une nécessaire réduction des émissions de gaz à effet de serre

En matière de lutte contre le changement climatique, en l'espace de 40 ans, les transports sont devenus le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre en France.

---

[2] Sources : Chiffres-clés du transport 2011, MEDDTL et *« Des véhicules aux normes pour réduire la pollution de l'air »*, DGITM

Les principaux gaz à effet de serre habituellement pris en compte sont :

- le dioxyde de carbone (CO_2) ;
- le méthane (CH_4) ;
- le protoxyde d'azote (N_2O) ;
- les chlorofluorocarbures (CFC) ;
- le perfluorométhane (CF_4) ;
- l'hexafluorure de soufre (SF_6).

Les émissions de gaz à effet de serre des transports sont très majoritairement dues à la consommation de produits pétroliers (et pour une part bien moindre aux fluides frigorigènes contenus dans les climatisations). Le principal gaz à effet de serre en cause est donc le CO_2.

Un lien direct existe entre la consommation de gazole et les émissions de CO_2 :

En brûlant un litre de gazole, un véhicule routier émet 2,662kg de CO_2.

Le secteur des transports représentait, en 2006, 26% des émissions totales de gaz à effet de serre du pays, dont 7% pour les poids lourds et 4% pour les véhicules utilitaires légers. Pour ce qui est du CO_2 seul, les transports comptaient en 2008 pour 31% des émissions nationales dont 8,7% pour les poids lourds. Les émissions globales de gaz à effet de serre des poids lourds ont ainsi augmenté de 29% entre 1990 et 2006

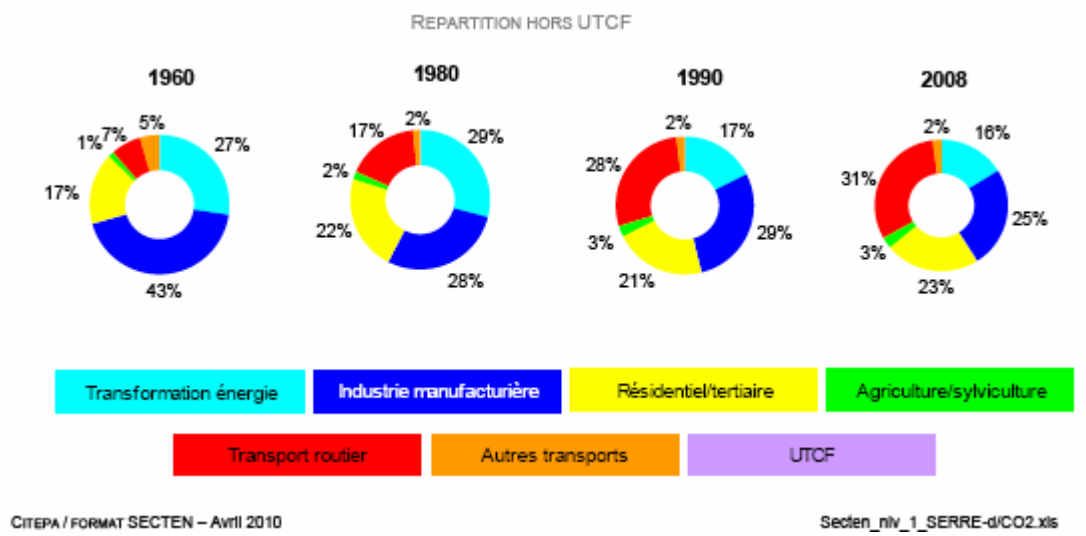


Figure 1 - Répartition (%) des émissions de CO_2 en France (Métropole + DOM, selon le secteur économique (Source : Inventaire des émissions de polluants atmosphériques en France. Rapport national d'inventaire SECTEN. CITEPA. 2010)

Malgré les gains unitaires en consommation de carburant des véhicules et donc la diminution de leurs émissions unitaires, les émissions globales du secteur ont augmenté du fait, principalement, de l'augmentation des trafics.

La France, signataire du protocole de Kyoto, s'est engagée à ne pas émettre, en 2012, plus de gaz à effet de serre qu'elle n'en émettait en 1990. Les conclusions du Grenelle de l'Environnement de fin 2007 ont retenu, s'agissant des transports, l'objectif de réduire de 20% d'ici 2020 les émissions actuelles de l'ensemble des transports en France (pour les ramener au niveau de 1990).

Dans le secteur du transport routier de voyageurs, relever le défi de réduire les émissions de CO_2, c'est aussi relever le défi de réduire la dépendance du secteur au pétrole.

2- La maîtrise de la consommation de carburant : une nécessité économique et environnementale pour les entreprises du TRV

2.1 De nombreux paramètres influencent la consommation de carburant des véhicules

Dans un contexte de hausse régulière du prix du pétrole, les entreprises du secteur du transport routier de voyageurs doivent avoir recours aux solutions disponibles aujourd'hui pour réduire la consommation de leurs véhicules.
Ces solutions sont aussi bien technologiques (type de véhicules, vitesse, etc.) qu'organisationnelles (optimisation des trajets, etc.).
Cependant, aucune n'est susceptible d'offrir seule un potentiel suffisant. Elles doivent être envisagées de manière complémentaire.
Au delà des caractéristiques du moteur proprement dit, la consommation d'un véhicule est la résultante d'une multitude de facteurs et paramètres qui peuvent influer d'une manière ou d'une autre, dans un sens positif ou négatif. On peut schématiquement distinguer :

- les paramètres relatifs au véhicule proprement dit :
  - les normes de pollution ;
  - la motorisation (puissance et âge du moteur) ;
  - la masse du véhicule et de sa remorque ;
  - la charge transportée ;
  - la vitesse moyenne du véhicule ;
  - l'équipement du véhicule (silhouette…) ;
  - l'entretien du véhicule ;
  - les pneumatiques (type, pression et état des pneus) ;
  - les accessoires (climatisation, écrans…) ;
- les paramètres extérieurs aux véhicules et relatifs aux conditions opérationnelles d'exploitation :
  - le mode de conduite du conducteur ;
  - les conditions climatiques (pluie, vent, froid, chaleur…) ;
  - le profil du parcours ;
  - les conditions de trafic.

2.2 Le suivi des consommations : un impératif pour mieux gérer son poste carburant et les émissions de CO_2 de son activité transport

Il sera possible de mettre en œuvre un programme de réduction des consommations de carburant adapté à l'entreprise uniquement si celle-ci a mis en place des mesures de gestion et de suivi de la consommation efficaces et structurées qui lui permettent de connaître sa situation de départ et d'évaluer l'évolution de ses performances. Savoir mesurer et suivre sa consommation de carburant permet de définir un état des lieux initial et de se fixer un objectif de réduction chiffré et réaliste, ainsi que des actions ciblées.

Tout ce qui se mesure s'améliore !

L'économie de consommation et donc la réduction des émissions de CO_2 passe bien évidemment par la connaissance la meilleure possible des consommations par véhicule et par conducteur.

Les différentes étapes pour la mise en place de cette gestion sont les suivantes :

- la collecte des données afin de définir des indicateurs de suivi pertinents ;
- l'analyse et l'évaluation des données collectées ;
- le reporting.

Cette action, particulièrement importante pour le succès d'une stratégie de réduction des émissions de CO2, fait l'objet de la fiche action Carburant 2.

3- La Charte d'engagements volontaires

3.1 Une démarche globale et structurante pour les entreprises du TRV

Le Ministère de l'Écologie, du Développement Durable, du Transport et du Logement (MEDDTL) et l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME), en concertation avec les organisations professionnelles, ont élaboré une Charte intitulée « Charte d'engagements volontaires de réduction des émissions de CO_2 ». Lancée officiellement le 20 septembre 2011, la Charte s'inscrit dans une démarche globale de lutte contre le changement climatique et plus précisément de réduction des émissions de CO_2 (principal gaz à effet de serre), en phase avec les conclusions du Grenelle de l'Environnement. Dans le même sens, elle entend aussi contribuer à aider les entreprises du TRV à réduire leur consommation de carburant et alléger ainsi la part du poste carburant dans les comptes des entreprises.

Elle permet à toutes les entreprises de transport de s'engager sur 3 ans dans un plan d'actions concrètes et personnalisées en vue de diminuer leur consommation de carburant et par voie de conséquence leurs émissions de CO_2.

Les entreprises signataires s'engagent donc à réduire leurs émissions de CO_2 par la mise en œuvre d'au moins une action sur chacun des quatre axes définis par la Charte, à savoir :

- le véhicule ;
- le carburant ;
- le conducteur ;
- l'organisation et le management.

Par cette initiative, le transport routier de voyageurs s'oriente résolument vers une logique de développement durable afin de contribuer à la réalisation des objectifs de Kyoto. Cette démarche, proposée à l'ensemble des entreprises du transport routier de voyageurs, s'inscrit dans la durée.

La Charte d'engagements volontaires s'adresse aux entreprises et régies de transport routier de voyageurs, quelle que soit leur taille ou leur activité. L'objectif est de permettre d'initier ou de renforcer des actions concrètes en vue de diminuer la consommation de carburant des véhicules et par voie de conséquence les émissions de CO_2.

Pour les signataires, la Charte d'engagements volontaires représente :

- une réduction de leur consommation de carburant afin de renforcer leur rentabilité et leur compétitivité ;
- une meilleure gestion par la mise en place d'un tableau de bord de suivi ;
- un engagement dans une démarche structurante, source de mobilisation et de motivation de l'ensemble du personnel ;
- une démarche commercialement valorisable ;
- une image d'entreprise moderne respectueuse de l'environnement et s'inscrivant dans une perspective de développement durable ;
- une meilleure image du transport routier en France.

3.2 Les attentes des transporteurs

Suite au succès de la Charte d'engagements volontaires dans le secteur du transport routier de marchandises, le choix d'élargir cette démarche au transport routier de voyageurs a été fait. Fin 2009, la signature avec la Fédération Nationale du Transport de Voyageurs (FNTV) d'une Charte nationale visant la création de la démarche Charte CO_2 voyageurs l'a acté.

Les entreprises ont exprimé le souhait que la Charte d'engagements volontaires soit un moyen de reconnaissance dans le secteur du transport et auprès des clients et usagers, et ce, afin de la crédibiliser et de lui donner du poids. Cette reconnaissance permet à l'entreprise de communiquer en interne et en externe autour de son engagement.

Autre souhait exprimé, la volonté de disposer d'informations sur :
- les mesures et actions à mettre en œuvre ;
- les gains potentiels liés à chaque action envisageable.

La démarche devrait permettre aux entreprises :

- En interne :
  - de communiquer sur les mesures prises et sur les efforts réalisés ;
  - de mesurer et de suivre les actions mises en œuvre.
- En externe :
  - de communiquer vers les clients (réponse aux demandes clients sur les émissions de CO_2 liées à une prestation, intégration dans les offres commerciales…) ;
  - de communiquer vers le grand public.

La démarche ainsi que les outils et méthodes présentés dans les chapitres suivants ont été élaborés dans cette perspective.

3.3 Le schéma général de la démarche

Le schéma général de la démarche des engagements volontaires s'articule autour de 4 étapes successives :

- **Etape n°1 : Préparer le projet**
  - Qui ? L'entreprise candidate à l'engagement
  - Quand ? Avant l'entrée dans la démarche
  - Outils / Supports : Outil « Engagements Volontaires » et son manuel d'utilisation
- **Etape n°2 : Réaliser le diagnostic CO_2**
  - Qui ? L'entreprise (en interne ou via un prestataire extérieur)
  - Quand ? Avant la signature de la Charte
  - Outils / Supports : Cahier des charges, Outil « Engagements volontaires » et son manuel d'utilisation et les Fiches actions
- **Etape n°3 : Valider le diagnostic et signer la Charte**
  - Qui ? ADEME / DRE / Conseil régional
  - Quand ? Après réalisation du diagnostic CO_2
  - Outils / Supports : Outil « Engagements volontaires » et son manuel d'utilisation
- **Etape n°4 : Suivre la démarche sur 3 ans**
  - Qui ? L'entreprise
  - Quand ? Après signature de la Charte
  - Outils / Supports : Outil « Engagements volontaires » et son manuel d'utilisation

Ces différentes étapes et leur mise en œuvre sont présentées dans les chapitres suivants et détaillées dans des outils et des guides spécifiques.

4- Étape 1 : Préparer le projet

4.1 Les conditions de réussite

Selon la situation de l'entreprise, les raisons d'entrer dans la démarche de la Charte d'engagements volontaires sont économiques, environnementales et/ou sociales. Il s'agit :

- d'affirmer une image environnementale ;
- de réduire ses coûts (maîtrise du poste carburant) ;
- de rassembler les salariés autour d'un projet d'entreprise ;
- de répondre à une demande des clients (mais aussi acquérir des connaissances pour proposer des solutions nouvelles aux clients)…

La motivation doit orienter la Charte d'engagements volontaires vers une réflexion spécifique correspondant aux attentes de l'entreprise. La motivation doit être partagée par les salariés et surtout être portée par la direction qui sera amenée à prendre des décisions pour définir et atteindre les objectifs.

Pour réussir la mise en place de la démarche, deux dimensions doivent être prises en compte :

- **Une dimension managériale** : Cette démarche doit être pensée comme un véritable projet d'entreprise porté par la direction. C'est aussi un véritable outil de « management », source de motivation de la part des salariés de l'entreprise. Cette analyse est pleinement partagée par les entreprises déjà engagées dans la démarche.
- **Une dimension technique** : Pour crédibiliser la démarche, choisir et suivre les actions les plus pertinentes et arriver à des résultats significatifs, il est nécessaire de mettre en œuvre un système de remontée d'informations organisé, fiable et robuste. La démarche est, en effet, basée sur la mesure et le suivi d'un certain nombre de données, comme la consommation de carburant ou les données d'activité.

Une implication forte de la direction, qui se traduit par une volonté affichée et la mise à disposition de moyens humains et financiers (temps, ressources internes et externes…), est indispensable à la réussite du projet.

Un chef de projet en interne devra être nommé. Il assurera la coordination avec les autres services de l'entreprise, avec le comité de pilotage et avec les partenaires extérieurs.

Pour mener à bien la démarche, il est par ailleurs recommandé de créer deux instances au sein de l'entreprise, **un comité de pilotage** et **un groupe de projet** :

- le comité de pilotage discute des éléments recueillis et prend les décisions, notamment celles concernant les mesures mises en place à l'issue de la démarche de diagnostic.

- le groupe de projet conduit la démarche et prend en charge les modalités pratiques de chacune des étapes. L'appui d'un prestataire extérieur est envisageable si l'entreprise a peu de temps, ne se sent pas compétente ou souhaite un intervenant indépendant extérieur à la structure.

Pour les PME, un seul comité remplira les deux fonctions.
L'entreprise doit mettre en œuvre les moyens humains nécessaires pour piloter et mettre en œuvre en interne le plan d'actions qui sera défini.

4.2 L' « autoévaluation » ou la validation des préalables

Pour bien préparer le projet, il est important de se poser les bonnes questions pour juger de la pertinence de sa candidature.

L'objectif de l'autoévaluation proposée ici est de fournir à l'entreprise les éléments lui permettant :
- d'analyser la pertinence de se lancer dans la démarche de la Charte d'engagements volontaires ;
- de se prononcer sur sa capacité et sa maturité à intégrer la démarche (préalables).

L'autoévaluation est réalisée par l'entreprise au moyen de l'outil tableur « Engagements Volontaires » qu'elle peut obtenir en prenant contact avec la direction régionale de l'ADEME et les chargés de mission « Engagements Volontaires » de leur territoire.

Cette autoévaluation vise à ce que le candidat désireux d'entrer dans la démarche de la Charte d'engagements volontaires valide qu'il répond a minima à certains préalables. En effet, l'intégration d'une entreprise au sein de la démarche nécessite qu'elle maîtrise et suive un certain nombre de données. Ces préalables permettent de valider la maturité de l'entreprise vis-à-vis de la problématique de la maîtrise des consommations de carburant et des émissions de gaz à effet de serre. Ils permettent en parallèle de confirmer que l'entreprise a à sa disposition tous les outils de maîtrise de ses impacts (suivi de la consommation, connaissance de son parc…).

Les préalables de la Charte d'engagements volontaires sont au nombre de 9 :

Préalable n°1	Le projet est porté par la direction générale de l'entreprise
Préalable n°2	Un chef de projet interne a été nommé
Préalable n°3	L'entreprise a identifié ses motivations pour s'engager dans la démarche (environnementale, économique, sociale et clientèle)
Préalable n°4	L'entreprise connaît et maîtrise la structure de son parc de véhicules
Préalable n°5	L'entreprise connaît et suit la consommation de carburant par véhicule et/ou par conducteur
Préalable n°6	L'entreprise maîtrise les actions de formation et de sensibilisation de ses conducteurs
Préalable n°7	L'entreprise connaît et suit ses flux de passagers, ou travaille à constituer cette donnée

Si l'entreprise ne remplit pas les préalables, des recommandations sont proposées afin que l'entreprise puisse engager les mesures adéquates. L'entreprise pourra malgré tout commencer à réaliser son diagnostic tout en sachant qu'elle devra faire évoluer cette situation avant de pouvoir intégrer la démarche. En effet, si l'entreprise ne maîtrise pas l'ensemble des pré-requis (voir le chapitre 5.1), son intégration dans la démarche de la Charte d'engagements volontaires ne pourra pas être validée.

4.3 Les soutiens externes à l'entreprise

4.3.1 Les directions régionales de l'ADEME

L'ADEME en région peut accompagner les entreprises dans leur démarche, par :
- des conseils méthodologiques ou techniques ;
- la diffusion d'informations sur les expériences menées dans d'autres entreprises régionales, françaises ou étrangères ;
- des aides financières portant sur le diagnostic ou la mise en place de certaines mesures.

Selon les régions, l'ADEME et ses partenaires peuvent aussi s'appuyer sur un chargé de mission spécialisé pour assister les entreprises dans leur démarche (rôle d'information, conseil…).

Annexe 3 : Les implantations de l'ADEME

4.3.2 Les Directions régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL)

Les DREAL implantées dans les régions sont les antennes opérationnelles du MEDDTL pour l'ensemble de ses missions. Elles mènent les grands projets d'aménagement urbain, routier, ferroviaire, maritime ou fluvial en partenariat avec les collectivités territoriales et veillent à l'application des réglementations, notamment celles relatives à la sécurité et au développement durable en matière d'équipement et de construction.
Dans la démarche des engagements volontaires, les DREAL sont co-partenaires avec l'ADEME et ont, au même titre, un rôle d'accompagnement des entreprises en matière d'information sur la démarche, les outils et les méthodologies proposés.

Annexe 4 : Les implantations des DREAL

4.3.3 Les Conseils régionaux

La région joue un rôle important en matière de développement économique, social et culturel.

Dans le cadre de la démarche des engagements volontaires, les Conseils régionaux seront éventuellement associés notamment comme partenaires financeurs des délégations régionales de l'ADEME.

4.3.4 Les bureaux d'études spécialisés

Pour réaliser son diagnostic CO_2, l'entreprise peut faire appel aux compétences d'un prestataire extérieur qui l'assistera dans sa démarche. Ce prestataire pourra être sollicité pour :
- produire et traiter l'ensemble des informations nécessaires à la prise de décision (traitement des données internes, recueil, saisie et traitement statistique des données, analyse et synthèse des résultats, animation de réunions au sein de l'entreprise…) ;
- réaliser le diagnostic (Etape 2) et accompagner l'entreprise dans la mise en œuvre de ses actions (Etape 4) ;
- assister le service communication interne pour informer les salariés des avancées du projet et leur rendre compte des résultats des études ;
- accompagner les débats et discussions du groupe de projet et du comité de pilotage en apportant une expertise et un regard extérieur ;
- budgéter les différentes mesures et formuler des recommandations précises.

5- Étape 2 : Réaliser le diagnostic CO_2

5.1 Les pré-requis de la Charte

Pour signer la Charte d'engagements volontaires et ainsi intégrer la démarche, le candidat devra fournir l'outil "Engagements volontaires" complété et respecter les pré-requis suivants :

Pré-requis n°1	**Réaliser un diagnostic CO_2** qui vise notamment à faire un état des lieux de sa situation. Ceci nécessite, de la part de l'entreprise, une bonne connaissance et un suivi de la structure de son parc, de ses consommations de carburant par véhicule et/ou par conducteur, de ses actions de formation et de sensibilisation des conducteurs ainsi que de ses flux de transport.
Pré-requis n°2	**Choisir / Définir au moins un indicateur de performance environnementale** propre à l'entreprise (de type g CO_2/passager.km) avec un objectif de réduction à 3 ans.
Pré-requis n°3	**Définir un plan d'actions sur une période de 3 ans** élaboré autour des quatre axes suivants : le véhicule, le carburant, le conducteur et l'organisation/management.
Pré-requis n°4	**Choisir au moins une action par axe** étant précisé qu'à toute action retenue, devra correspondre un objectif chiffré et mesurable à atteindre dans un délai déterminé afin de pouvoir suivre et évaluer les résultats obtenus

Pour valider la signature de la Charte d'autres **éléments plus qualitatifs** pourront être pris en compte comme par exemple:

- les moyens humains que l'entreprise envisage de déployer pour piloter et mettre en œuvre en interne le plan d'actions ;
- la méthode de mesure et de suivi de la consommation de carburant retenue…

L'outil « Engagements volontaires » (voir le chapitre 5.4.2 pour plus de détail), outil central de la démarche, permet à l'entreprise de faire l'état des lieux de sa situation et de définir si elle dispose des informations nécessaires relatives à sa flotte, à ses consommations, à ses formations…

Par ailleurs, l'outil permet d'évaluer les gains de CO_2 et le retour sur investissement que le signataire peut attendre en fonction des actions qu'il aura choisies et des objectifs qu'il se sera fixés pour chacune de ces actions. L'outil permet ainsi à l'entreprise de tester différentes situations et d'évaluer sur quel objectif elle pourra s'engager de manière réaliste.

5.2 Les indicateurs de performance environnementale

Reste la problématique de la définition de l'indicateur de performance environnementale. L'« indicateur de performance environnementale » sert à quantifier et suivre, sur la période des trois ans d'engagements, les performances de l'entreprise en matière d'émissions de CO_2. Il permet de comparer les évolutions d'activité aux évolutions des émissions.

Il est constitué par le rapport entre les émissions de CO_2 de l'entreprise et une donnée représentative de son activité. Cet indicateur de performance environnementale permet de s'affranchir de l'évolution de l'activité et ainsi d'évaluer l'évolution de la performance de l'entreprise sur le périmètre sélectionné.

Il doit traduire aussi bien l'efficacité de la production unitaire (c'est-à-dire la performance du couple conducteur-véhicule) que celle de l'organisation de l'entreprise (gestion des trajets…).

Laissée à l'appréciation de l'entreprise, cette donnée d'activité doit être :
- représentative ;
- compréhensible ;
- facile d'utilisation ;
- maîtrisée et suivie en interne
- facilement convertie en un indicateur de type gCO_2/km.

La donnée d'activité peut être définie, en fonction des activités et de l'entreprise, par les distances parcourues, les passagers transportés, le nombre de passagers.kilomètres réalisées…

Le suivi le plus simple est celui par le kilométrage. Le but de la Charte CO_2 est cependant également d'inciter à une connaissance précise des flux de passagers de l'entreprise afin de mieux en mesurer les impacts CO_2. Il est donc vivement conseillé de se donner comme objectif une meilleure connaissance de l'indicateur gCO_2/passager.km. Cet effort fera partie de la démarche qualité qu'est la Charte CO_2.

Si aucune donnée physique n'est représentative ou maîtrisée, le chiffre d'affaire peut constituer une mesure de l'activité, il sera simplement nécessaire de faire attention notamment au moment des évolutions de tarif et de ne pas confondre un changement de prix avec une croissance du volume d'activité.

Enfin, l'entreprise pourra choisir toute autre donnée d'activité qu'elle a l'habitude d'utiliser et dont elle maîtrise la pertinence et la production.
Améliorer la remontée d'information des données est donc essentiel dans la fiabilisation de l'indicateur de performance environnementale retenu par l'entreprise.

Les indicateurs de suivi fourniront des informations indispensables pour mesurer l'efficacité globale de l'entreprise et établir des comparaisons :
- entre véhicules ;
- entre conducteurs ;
- entre activités ;
- entre agences ;
- entre types de véhicules…

5.3 Les objectifs du « diagnostic CO_2 »

La préparation du projet a permis de s'organiser en interne et de vérifier que l'entreprise est prête à s'investir dans la démarche. Celle-ci peut désormais se lancer dans la réalisation du « diagnostic CO_2 » sur le périmètre retenu.

Les objectifs du diagnostic CO_2 sont les suivants :

- réaliser un état des lieux de référence de l'entreprise (gestion de la consommation de carburant, parc de véhicules, formations des conducteurs, organisation des trajets…) ;
- collecter les données nécessaires aux calculs ;
- évaluer les émissions de CO_2 de l'entreprise sur le périmètre choisi ;
- évaluer les gains potentiels en carburants et CO_2 attendus grâce aux différentes actions proposées par la Charte ;
- fixer des objectifs pour chaque action choisie ;
- définir de manière personnalisée et sur le périmètre choisi :
  - un projet de plan d'actions sur 3 ans
  - un indicateur de performance environnementale de type gCO_2/passager.km
- chiffrer l'objectif de réduction sur lequel l'entreprise s'engage ;
- valider les pré-requis de la Charte.

5.4 Les outils

La réalisation du diagnostic CO_2 se base sur les outils et méthodes, spécifiquement développés pour la démarche des engagements volontaires, à savoir :

- le présent guide général de la démarche ;
- un cahier des charges relatif au diagnostic CO_2 et au suivi de la démarche ;
- un outil « Engagements volontaires » et son guide d'utilisation permettant, après la saisie des données relatives à l'activité de l'entreprise :
  - de valider pour l'entreprise la pertinence d'entrer dans la démarche,
  - d'évaluer et suivre ses émissions de CO_2 sur le périmètre choisi,
  - d'évaluer les gains de CO_2 potentiels selon les actions choisies,
  - de suivre l'état d'avancement des objectifs,
  - de suivre de manière temporelle le(s) indicateur(s) de performance environnementale.
- une série de "fiches actions" détaillées et classées en fonction des 4 axes de la démarche (véhicule, carburant, conducteur, organisation et management).

Ces outils et guides seront disponibles soit sur les sites Internet du ministère chargé des transports (www. developpement-durable.gouv.fr [rubrique : Transport routier /Personnes] et de l'ADEME (www.ademe.fr/transports [rubrique : Transport de personnes / Transport routier]), soit auprès des délégations régionales des DREAL et de l'ADEME.

5.4.1 Le cahier des charges « Diagnostic CO_2 »

L'objectif du cahier des charges « diagnostic CO_2 » est de permettre à l'entreprise ou au prestataire retenu (si l'entreprise décide de faire appel à une aide extérieure) de réaliser un diagnostic et un accompagnement complet et conforme.

Le cahier des charges précise les différentes étapes à suivre pour réaliser ce diagnostic dans le but :

- de réaliser un état des lieux de la gestion par l'entreprise des données de consommation de carburants ;
- d'évaluer les potentiels de réduction de consommation de carburants et d'émissions de CO_2 attendus grâce aux différentes actions proposées par la Charte ;
- de valider la maîtrise en interne des données nécessaires à l'entrée de l'entreprise dans la démarche ;
- d'élaborer le plan d'actions sur 3 ans de l'entreprise ;
- de chiffrer l'objectif de réduction sur lequel l'entreprise s'engage ;
- d'aider à la mise en œuvre du plan d'actions et suivre l'avancement de la démarche.

Le cahier des charges est un véritable guide pour l'entreprise :

- dans la réalisation du diagnostic si elle décide de le réaliser en interne ;
- dans le choix du prestataire extérieur si elle décide de se faire accompagner dans la démarche (car le prestataire devra suivre les exigences présentées dans le cahier des charges).

Le cahier des charges est composé des chapitres suivants :

- exigences envers le prestataire (si l'entreprise y fait appel) ;
- modalités de réalisation du diagnostic ;
- modalités de l'accompagnement ;
- cadrage de la mission ;
- transmission des informations ;
- fiche de synthèse.

5.4.2 L'outil « Engagements volontaires »

L'outil « Engagements volontaires » est l'outil central de la démarche. Il devra être utilisé lors de la phase de diagnostic CO_2 (Etape 2) mais aussi lors de l'autoévaluation de l'entreprise (Etape 1) et accompagnera l'entreprise tout au long de sa période d'engagement.

Les objectifs de cet outil sont :

- d'évaluer la pertinence de l'engagement dans la Charte
- d'évaluer et de suivre les émissions de CO_2 de l'entreprise sur le périmètre choisi ;
- d'évaluer les gains de CO_2 potentiels selon les actions choisies ;
- de suivre l'atteinte des objectifs ;
- de suivre dans le temps le(s) indicateur(s) de performance environnementale défini(s).

L'outil « Engagements volontaires » est structuré autour de 9 onglets, pour une progression logique :

- Identification et auto-évaluation de l'entreprise ;
- Périmètre et indicateurs ;
- Tableau de saisie des données ;
- Choix des actions de la Charte et estimation des gains CO_2 potentiels ;
- Suivi du plan d'actions ;
- Suivi des indicateurs de performance environnementale ;
- Hypothèses ;
- Fiches de synthèse.

L'outil nécessite la maîtrise et le suivi des données nécessaires aux différents calculs. Les données de base à entrer sont, entre autres :

- la consommation totale en carburant du parc ;
- la structure du parc ;
- le nombre de conducteurs ;
- les distances parcourues par les véhicules…

En fonction de la situation de l'entreprise et des actions sélectionnées dans la Charte d'engagements volontaires, d'autres informations pourront être demandées par la suite :

- le nombre de véhicules climatisés ;
- le nombre de conducteurs formés à l'écoconduite…

L'outil « Engagements volontaires » permet à l'entreprise de définir son plan d'actions et son objectif global de réduction des émissions de CO_2. Il permet ainsi à l'entreprise de calculer les gains potentiels en carburant et en émissions de CO_2 selon l'action choisie et son niveau d'engagements. Cet outil a été développé pour les entreprises en vue :

- de tester différentes actions de réduction des émissions proposées (voir le catalogue des actions au chapitre 5.4.3 ;
- d'évaluer les gains de CO_2 et de carburant réalisables par le choix et la mise en place de ces actions.

Cet outil devra être utilisé tout au long de la période d'engagements de l'entreprise dans la démarche. Il permettra ainsi de faire un suivi de la démarche, de l'indicateur de performance environnementale défini par l'entreprise et des différentes actions sélectionnées par l'entreprise.

Pour plus d'informations et une meilleure compréhension de l'outil, il est fortement conseillé de s'appuyer sur son manuel d'utilisation.

5.4.3 Les Fiches Actions

Différentes actions permettant de réduire la consommation de carburants et les émissions de CO_2 ont été identifiées selon les quatre axes de la Charte d'engagements volontaires à savoir : le véhicule, le carburant, le conducteur et l'organisation/le management.

L'objectif de ces Fiches Actions est de fournir aux entreprises de transport une information indépendante sur les différentes actions susceptibles d'être mises en œuvre pour réduire les consommations et de les aider dans le choix des actions pertinentes à mettre en œuvre.

En appui de l'outil « Engagements volontaires », elles décrivent ainsi les différentes technologies, organisations ou techniques qui ont un impact positif sur la consommation de carburant, les conditions de leur mise en œuvre, un ordre de grandeur de retour sur investissement, une estimation des coûts. Elles évaluent en parallèle les gains en termes de consommation de carburant et/ou d'émissions de CO_2 auxquels l'entreprise peut s'attendre par leur mise en place.

Les fiches actions consistent en un descriptif et une présentation des actions réalisables pour réduire les émissions de CO_2. Elles sont organisées suivant le déroulé suivant :

- fiche de synthèse ;
- contexte et réglementation ;

Puis sont déclinés par solution :

- « comment ça marche ? » ;
- impact sur la consommation et les émissions de CO_2 ;
- domaine de pertinence
- mise en œuvre ;
- suivi de la solution.

Axe 1 Véhicule	FA Véh.1 - Adaptation de la flotte de véhicules au contexte d'utilisation FA Véh.2 - Bridage des véhicules FA Véh.3 - Utilisation de lubrifiants moteurs à économie d'énergie FA Véh.4 - Optimisation des consommations liées aux services aux passagers FA Véh.5 - Amélioration de la maintenance des véhicules (hors pneumatiques) FA Véh.6 - Gestion du parc de pneumatiques FA Véh.7 - Optimisation du système de gestion de la température de l'habitacle FA Véh.8 - Allègement du véhicule
Axe 2 Carburant	FA Carb.1 - Utilisation de carburants alternatifs FA Carb.2 – Amélioration du suivi des conssommations
Axe 3 Conducteur	FA Cond.1 – Mise en place d'un programme éco-conduite FA Cond.2 – Optimisation de la gestion de la température
Axe 4 Organisation et management	FA Orga.1 – Amélioration de la gestion des trajets FA Orga.2 – Actions d'information et de sensibilisation des voyageurs FA Orga.3 - Amélioration de la gestion de l'environnement des entreprises

Figure 2 – Liste des fiches actions

Légende

Action à mettre en place lors du renouvellement des véhicules	↻
Fiches CEE associées à la solution	★
Action pertinente pour tous les types de véhicules	Tous

Gain CO_2	< 5%	
	5% ≤ gain ≤ 10%	
	≥ 10%	
	Variable	
Temps de retour	Long (>3 ans)	> 3 ans
	Intermédiaire	1-3 ans
	Court (<1 an)	<1 an
	Non applicable	-
Faisabilité	Difficile	+++
	Intermédiaire	++
	facile	+

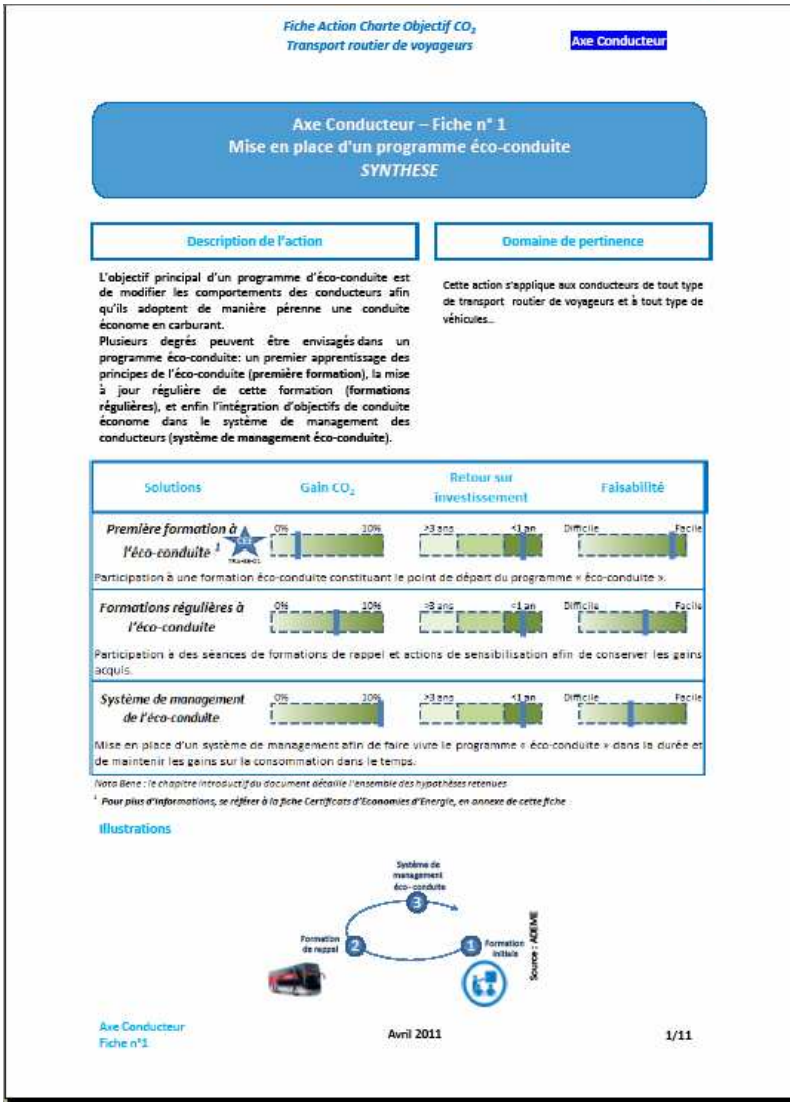
Figure 3a– Tableau de synthèse des caractéristiques des fiches actions (Légende)

Fiches action	Solutions	Domaine de pertinence	Renouvellement de véhicule obligatoire	Fiche CEE	Gain CO_2	Temps de retour sur investissement	Faisabilité
Axe Véhicule							
FA Véh. 1 : Adaptation de la flotte de véhicules au contexte d'utilisation	Optimisation du moteur et de la chaine cinématique (boite, pont)	Toutes activités			10-15%	<1 an	+
FA Véh. 2 : Bridage des véhicules	Bridage de la vitesse	Longue distance avec vitesse stabilisée			5-10%	<1 an	+
	Bridage de l'accélération	Parcours avec arrêts fréquents			2%	<1 an	+
FA Véh. 3 : Utilisation de lubrifiants moteurs à économie d'énergie	Utilisation de lubrifiants à économie d'énergie	Toutes activités	↻	★	1%	<1 an	+
FA Véh. 4 : Optimisation des consommations liées aux services aux passagers	Optimisation des équipements électriques	Toutes activités			Variable	-	++
	Raccordement au réseau électrique lors des phases de stationnement	Tourisme			1-2%	-	++
FA Véh.5 : Amélioration de la maintenance des véhicules (hors pneumatique)	Formalisation d'un plan de maintenance	Toutes activités			5,0%	<1 an	++
	Formation / sensibilisation à la maintenance spécifique	Toutes activités			2,5%	<1 an	+
	Analyse d'huile du moteur (maintenance conditionnelle)	Toutes activités			2,5%	<1 an	+
	Amélioration des pratiques environnementales des ateliers	Toutes activités			Variable	-	++
FA Véh. 6 : Gestion du parc de pneumatiques	Gestion optimisée des pneumatiques par véhicule	Toutes activités			1,5%	<1 an	+
	Gonflage des pneumatiques	Toutes activités			1%	<1 an	++
	Optimisation de la géométrie	Toutes activités			1,5%	<1 an	++
FA Véh. 7 : Optimisation du système de gestion de la température de l'habitacle	Gestion bi-zones de la température	Toutes activités	↻		2%	-	++
	Système de gestion de la température alternatif et plus efficace	Toutes activités	↻		<5%	-	+++
FA Véh. 8 : Allègement véhicule	Allègement du véhicule	Toutes activités	↻		1%	<1 an	++

Figure 3b– Tableau de synthèse des caractéristiques des fiches actions

Fiches action	Solutions	Domaine de pertinence	Renouvellement de véhicule obligatoire	Fiche CEE	Gain CO_2	Temps de retour sur investissement	Faisabilité
Axe Carburant							
FA Carb. 1 : Utilisation de carburants alternatifs	Utilisation du B30	Toutes activités			13%	-	++
FA Carb. 2 : Amélioration du suivi des consommations	Collecte de l'information	Toutes activités			indirect	-	++
	Télématique embarquée (consommation)	Toutes activités		*	5%	1-3 ans	+
	Gestion et utilisation de l'information	Toutes activités			indirect	-	+
Axe Conducteur							
FA Cond. 1 : Mise en place d'un programme éco-conduite	Première formation à l'éco-conduite	Toutes activités		*	3%	<1 an	+
	Formations régulières à l'éco-conduite	Toutes activités			6%	<1 an	+
	Système de management de l'éco-conduite	Toutes activités			10%	<1 an	++
FA Cond. 2 : Optimisation de la gestion de la température	Optimisation de l'utilisation de la climatisation et du chauffage	Toutes activités			5-12%	<1 an	++
Axe Organisation et Management							
FA Orga. 1 : Amélioration de la gestion des trajets	Outils d'optimisation d'itinéraires	Tourisme			Variable	-	+
	Outils de localisation	Toutes activités			5-10%	1-3 ans	+
FA Orga. 2 : Actions d'information et de sensibilisation des voyageurs	Informations sur la mobilité	Toutes activités			Variable	-	++
	Informations sur les émissions de CO_2 du transport de voyageurs	Toutes activités			Variable	-	++
FA Orga. 3 : Amélioration de la gestion de l'environnement de l'entreprise	Formation du management	Toutes activités			Variable	-	++
	Suivi des consommations d'énergie	Toutes activités			Variable	<1 an	++
	Amélioration de la gestion du papier	Toutes activités			Variable	-	++

Figure 3c– Tableau de synthèse des caractéristiques des fiches actions



Fiche Action Charte Objectif CO_2
Transport routier de voyageurs

Axe Conducteur

Axe Conducteur – Fiche n° 1
Mise en place d'un programme éco-conduite
SYNTHESE

Description de l'action

L'objectif principal d'un programme d'éco-conduite est de modifier les comportements des conducteurs afin qu'ils adoptent de manière pérenne une conduite économe en carburant.
Plusieurs degrés peuvent être envisagés dans un programme éco-conduite: un premier apprentissage des principes de l'éco-conduite (**première formation**), la mise à jour régulière de cette formation (**formations régulières**), et enfin l'intégration d'objectifs de conduite économe dans le système de management des conducteurs (**système de management éco-conduite**).

Domaine de pertinence

Cette action s'applique aux conducteurs de tout type de transport routier de voyageurs et à tout type de véhicules.

Solutions	Gain CO_2	Retour sur investissement	Faisabilité
Première formation à l'éco-conduite [1]	0% – 10%	>3 ans – <1 an	Difficile – Facile
Participation à une formation éco-conduite constituant le point de départ du programme « éco-conduite ».			
Formations régulières à l'éco-conduite	0% – 10%	>3 ans – <1 an	Difficile – Facile
Participation à des séances de formations de rappel et actions de sensibilisation afin de conserver les gains acquis.			
Système de management de l'éco-conduite	0% – 10%	>3 ans – <1 an	Difficile – Facile
Mise en place d'un système de management afin de faire vivre le programme « éco-conduite » dans la durée et de maintenir les gains sur la consommation dans le temps.			

Nota Bene : le chapitre introductif du document détaille l'ensemble des hypothèses retenues

[1] *Pour plus d'informations, se référer à la fiche Certificats d'Economies d'Energie, en annexe de cette fiche*

Illustrations

Axe Conducteur
Fiche n°1

Avril 2011

1/11

Figure 3 - Exemple de la fiche de synthèse de la fiche action « Cond.1 : Mise en place d'un programme éco-conduite »

A noter : Les données utilisées pour les calculs des gains de carburant et d'émission sont des résultats d'études menées sur des cas concrets ou de calculs spécifiés dans les Fiches Actions. Elles nécessitent donc d'être considérées comme indicatives et constituent des estimations et des ordres de grandeur. Les gains réels pourront être différents de ces prévisions, en fonction des caractéristiques de l'entreprise, de ses activités, de son implantation géographique ou encore de son matériel. Par ailleurs, les gains potentiels seront bien évidemment différents en fonction de la situation initiale de l'entreprise.

5.5 Qui peut réaliser le diagnostic CO_2 ?

Le diagnostic CO_2 est réalisé sur la base du cahier des charges précis:

- par l'entreprise elle-même en interne, avec les seules équipes et connaissances de l'entreprise, si celle-ci dispose des ressources et des compétences nécessaires, ou

- en ayant recours à un prestataire externe dont les prestations devront alors répondre aux prescriptions du cahier des charges présenté au chapitre 5.4.1.

5.6 Comment se faire aider ?

Si l'entreprise décide de passer par un prestataire extérieur pour l'assister dans la réalisation de son diagnostic, une aide financière peut être accordée par l'ADEME, dans le cadre de son dispositif en vigueur, de son budget disponible et de ses partenaires financeurs régionaux éventuellement associés.

L'entreprise devra alors exiger du prestataire qu'il respecte le cahier des charges dans le cadre de la Charte d'engagements volontaires.

Si l'entreprise décide de réaliser le diagnostic CO_2 par ses propres moyens, elle dispose des guides, outils et méthodologies décrits ci-dessus. Sur des points techniques d'informations, elle pourra faire également appel aux conseils des partenaires régionaux et/ou nationaux de la démarche des engagements volontaires.

6- Étape 3 : La validation du diagnostic CO_2 et la signature de la Charte

L'objectif de cette troisième phase est de valider le diagnostic réalisé par l'entreprise et de formaliser la signature de la Charte par l'entreprise.

6.1 La validation de l'intégration de l'entreprise dans la démarche

A l'issue de la phase de diagnostic CO_2, l'entreprise envoie à la DR de l'ADEME (avec copie à la DREAL) un rapport constitué principalement :

- de l'outil "Engagements volontaires" dûment complété ;
- de la fiche de synthèse intégrée dans l'outil qui reprendra, outre les principaux résultats du diagnostic CO_2, les éléments plus qualitatifs, tels que les moyens humains et techniques envisagés dans la mise en œuvre du plan d'actions, la méthode de mesure et de suivi des consommations de carburants, les types d'investissements nécessaires, l'organisation interne à mettre en place, les estimations de coûts induits…) ;
- et, si nécessaire, d'un rapport plus complet.

Le contenu détaillé du rendu est précisé dans le cahier des charges relatif à la démarche.

Après réception, le comité de validation validera ou non l'intégration de l'entreprise dans la démarche des engagements volontaires.

Les critères de sélection des entreprises sont les suivants :

- le respect des quatre pré-requis :
  - **la réalisation d'un diagnostic CO_2** qui vise notamment à faire un état des lieux de sa situation ;
  - **la définition d'au moins un indicateur de performance environnementale** propre à l'entreprise (de type g CO_2/passager.km) avec un objectif de réduction à 3 ans ;
  - **la définition d'un plan d'actions sur une période de 3 ans** élaboré autour des quatre axes de la Charte : le véhicule, le carburant, le conducteur et l'organisation/ le management ;
  - **le choix d'au moins une action par axe** étant précisé qu'à toute action retenue, devra correspondre un objectif chiffré et mesurable à atteindre dans un délai déterminé afin de pouvoir suivre et évaluer les résultats obtenus.

- la prise en compte d'autres éléments plus qualitatifs comme par exemple :
  - les moyens humains que l'entreprise envisage de déployer pour piloter et mettre en œuvre en interne le plan d'actions ;
  - la méthode de mesure et de suivi de la consommation de carburant retenue…

6.2 La signature de la Charte

Après validation par le comité de validation, l'entreprise pourra officiellement signer la Charte d'engagements volontaires.
Cette signature est tripartite ou quadripartite : elle aura lieu entre l'entreprise, le MEDDTL (représenté en région par le préfet), l'ADEME avec, dans certains cas, le conseil régional.

Dans chaque région, la DREAL et l'ADEME organisent au minimum tous les ans avec leurs partenaires (conseil régional, organisations professionnelles, entreprises signataires) une rencontre afin d'effectuer un bilan de la démarche.

Deux niveaux ont été définis pour distinguer les entreprises signataires de la Charte :

- **Niveau 1 :** Utilisation du logo et du nom associés à la démarche

Dès signature de la Charte, l'entreprise pourra utiliser le logo et le nom associés à la démarche afin de communiquer tant en interne qu'en externe sur ses engagements. La liste des entreprises signataires de la Charte sera mise en ligne sur le site Internet de l'ADEME.
Cependant, les partenaires de la démarche se gardent la possibilité, après avis du comité de validation, d'exclure les entreprises qui ne respecteraient pas leurs engagements.

- **Niveau 2 :** Labellisation environnementale des entreprises de transport

Dans une phase ultérieure, un système de label sera mis en place afin de récompenser les entreprises qui auront un niveau de performance environnementale supérieur à la moyenne. Ce label, attribué suivant des critères référencés dans un cahier des charges précis, sera gradué selon le niveau de performance.

7- Étape 4 : La mise en œuvre et le suivi des engagements

Les détails concernant les modalités de mise en œuvre sont propres à chaque mesure choisie par l'entreprise. Cependant, certaines étapes sont communes :

- identifier et désigner un responsable chargé de la mise en place et du suivi des actions : cette personne peut être un salarié de l'entreprise à qui un minimum de temps sera alloué pour cette fonction ou une personne recrutée pour l'occasion ;
- définir les objectifs et les moyens de la communication interne et externe. Il est recommandé de formaliser la mise en place des premières mesures par l'organisation d'une journée de lancement.

7.1 L'accompagnement par les actions de communication / sensibilisation internes

Tout au long du projet, il est essentiel de communiquer régulièrement en interne auprès des salariés sur l'avancement et les enjeux de la Charte d'engagements volontaires. Il s'agit principalement de modifier les comportements. C'est pourquoi, la communication doit sensibiliser et donc favoriser l'implication de tous, en convainquant les salariés qu'ils ont un rôle actif à jouer.
Il est recommandé de privilégier des actions de communication directe permettant un contact avec les salariés, pour qu'un dialogue puisse être engagé et que chacun comprenne de quelle manière il peut concrètement participer au succès. Les challenges inter-agences peuvent être envisagés sur les thèmes tels que la consommation de carburant ou toutes autres actions de la Charte.
Le succès engendre le succès, si les salariés trouvent que quelque chose marche bien, ils y prendront part. Il est donc important d'informer sur le résultat des réalisations et de les promouvoir.

7.2 La pérennisation de la démarche

Lorsque les actions sont mises en place, il est indispensable d'en assurer le suivi : ce travail permettra de vérifier la réalisation des objectifs fixés au départ, d'engager d'éventuelles mesures correctives et d'identifier des idées nouvelles pour maintenir la démarche.

7.3 Le maintien de l'élan

Quelques mois après l'engagement de l'entreprise au sein de la Charte d'engagements volontaires, l'enthousiasme initial est peut-être retombé. Il est important que les employés gardent à l'esprit que le concept est vivant. Il convient donc de :

- passer en revue régulièrement les initiatives ;
- répondre rapidement et de manière appropriée à tout problème posé ;
- garder une information disponible et actualisée ;
- encourager les commentaires aussi bien positifs que négatifs (boîte à idées). Les problèmes les plus vite évoqués sont les mieux résolus et les employés n'hésiteront pas à entretenir le dialogue, à exposer leur point de vue et à faire preuve d'imagination s'ils se sentent écoutés.

7.4 Le suivi du plan d'actions

L'avancement du plan d'actions devra faire l'objet d'un suivi régulier. Ce suivi, réalisé à l'aide de l'outil « Engagements volontaires » permettra :

- à l'entreprise d'atteindre les objectifs fixés ;
- à l'ADEME de s'assurer du respect des engagements pris par l'entreprise.

La mise en œuvre et l'atteinte des objectifs pour chaque action sélectionnée devront être évaluées régulièrement. Des indicateurs de suivi, intégrés à l'outil de suivi, permettent d'évaluer l'avancement des actions.

Comme pour la phase de diagnostic, l'entreprise a la possibilité de se faire accompagner dans cette phase de suivi par un prestataire extérieur. Celui-ci devra suivre scrupuleusement le cahier des charges définis au chapitre 5.4.1.

Il est suggéré que les indicateurs et le plan d'actions soient suivis en interne tous les 6 mois au minimum.

7.5 L'évaluation annuelle de la situation de l'entreprise et le bilan à 3 ans

Tous les ans à l'issue de chaque période d'engagement de la Charte, l'entreprise signataire doit transmettre à la DR de l'ADEME (avec copie à la DREAL) un point d'avancement de la démarche formalisé par l'outil « engagements volontaires » actualisé.

Cette phase de suivi peut être l'occasion, si besoin est, de réajuster le plan d'actions mais également d'exclure de la démarche toute entreprise qui ne respecterait pas les engagements pris, après avis du comité de validation.

Au terme des 3 ans d'engagements, l'entreprise signataire envoie l'outil actualisé sur les 3 ans à la DR de l'ADEME (avec copie à la DREAL). Objectif : évaluer si l'entreprise a bien réalisé ses engagements (analyse des gains obtenus, des difficultés rencontrées, des axes de progrès…)

Un nouveau plan d'actions peut être établi si l'entreprise le souhaite, avec mise en place de nouveaux objectifs prenant en compte les résultats du premier plan d'actions.

8- ANNEXE 1 : Les partenaires institutionnels

9.1 Le MEDDTL

Créé en 2007, ce ministère rassemble des pôles autrefois distincts - Équipement et Transports, Écologie, Énergie, puis le Logement en juin 2009. L'administration centrale s'articule autour d'un secrétariat général, un commissariat général, cinq directions générales et une délégation. Les relais sur le territoire : les directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) et les directions départementales des territoires (DDT).

Aujourd'hui, tous les sujets étant liés, il est nécessaire d'avoir une approche transversale et totalement décloisonnée pour traiter l'ensemble de ces questions.

9.2 L'ADEME

L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME) est un établissement public à caractère industriel et commercial, placé sous la tutelle conjointe du ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire, et du ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche. Elle participe à la mise en œuvre des politiques publiques dans les domaines de l'environnement, de l'énergie et du développement durable. L'agence met ses capacités d'expertise et de conseil à disposition des entreprises, des collectivités locales, des pouvoirs publics et du grand public et les aide à financer des projets dans cinq domaines (la gestion des déchets, la préservation des sols, l'efficacité énergétique et les énergies renouvelables, la qualité de l'air et la lutte contre le bruit) et à progresser dans leurs démarches de développement durable.

9- ANNEXE 2 : Les sites Internet de référence

MEDDTL (Ministère de l'Écologie, du Développement durable, du Transport et du Logement) : www.developpement-durable.gouv.fr (rubrique : Transport/Routier/Voyageurs)

ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie) : www.ademe.fr (Domaine d'intervention : Transports / Transport de personnes/ Transport routier).

Les sites francophones :

- Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques : www.certu.fr
- Union européenne: www.europa.eu.int
- Service public de la diffusion du droit : www.legifrance.gouv.fr
- Institut bruxellois pour la gestion de l'environnement : www.ibgebim.be
- Programme national de recherche et d'innovation dans les transports terrestres : www.predit.prd.fr
- Délégation interministérielle de la Sécurité routière : www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr
- Semaine européenne de la mobilité et du transport public : www.semaine-mobilite.org

Les sites anglophones :

- United Nations Environment Programme: www.unep.org

10- ANNEXE 3 : Les Directions Régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL)

MEDDTL, Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer	Grande Arche, paroi sud 92055 La Défense Cedex	01 40 81 21 22	01 40 81 37 95
DREAL	Adresse	Téléphone	Télécopie
Alsace	2, route d'Oberhausbergen BP81005F 67070 Strasbourg Cedex	03.88.13.05.00	03.88.13.05.10
Aquitaine	Cité administrative 2, rue Jules Ferry BP55 33090 Bordeaux Cedex	05.56.24.80.80	05.56.24.47.24
Auvergne	7 rue Léo Lagrange 63033 Clermont-Ferrand Cedex 1	04.73.43.16.00	04.73.34.37.47
Basse-Normandie	10 bd du général Vanier BP 60040 14006 Caen Cedex	02.31.43.15.00	02.31.43.19.00
Bourgogne	15 av Jean Bertin 21000 DIJON	03 80 29 40 00	03 80 29 40 93
Bretagne	L'Armorique 10, Rue Maurice Fabre CS 96515 35065 Rennes Cedex	02.99.33.45.55	02.99.33.44.33
Centre	5 av Buffon BP 6407 45064 ORLEANS Cedex	02 36 17 41 41	02 36 17 41 01
Champagne-Ardenne	40, Bld Anatole France 51022 Châlons en Champagne Cedex	03.26.70.80.00	03.26.70.80.01
Corse	Terre-Plein de la Gare BP 408 20302 Ajaccio Cedex 1	04.95.29.09.09	04.95.29.09.94
Franche Comté	17 r Alain Savary 25000 BESANCON	03 81 21 67 00	03 81 21 69 99
Guadeloupe	Cité Guillard Chemin des Bougainvilliers 97100 Basse Terre	05.90.99.35.60	05.90.99.35.65
Guyane	3, rue Félix Eboué 97300 Cayenne	05.94.26.66.50	05.94.37.89.81
Haute-Normandie	Cité Administrative 2, rue Saint Sever 76032 Rouen Cedex	02.35.58.54.84	02.35.58.53.03
Ile-de-France	21-23, rue Miollis 75732 Paris Cedex 15	01.40.61.80.80	01.40.61.85.85

Languedoc-Roussillon	520, Allée Henri II de Montmorency 34064 Montpellier Cedex 2	04.67.20.50.00	04.67.15.68.00
Limousin	Immeuble P.A.S.T.E.L. 22, rue des Pénitents-Blancs Boîte Postale 3217 87032 Limoges CEDEX	05.55.12.90.00	05.55.34.66.45
Lorraine	11, Place Saint Martin 57036 Metz Cedex 1	03.87.34.34.34	03.87.31.66.61
Martinique	Immeuble Massal 4, Boulevard de Verdun 97200 Fort-de-France	05.96.71.30.05	05.96.71.25.00
Midi-Pyrénées	Cité administrative Bât. A Boulevard Armand Duportal 31074 Toulouse Cedex 9	05.61.58.52.04	05.61.58.59.23
Nord-Pas-de-Calais	44 rue de Tournai BP259 59019 Lille Cedex	03.20.40.54.54	03.20.13.48.78
Pays de Loire	34 pl Viarme 44000 NANTES	02 40 99 58 00	
Picardie	Cité administrative 56, rue Jules Barni 80040 Amiens Cedex 1	03.22.82.25.00	03.22.91.73.77
Poitou Charentes	15 rue Arthur Ranc BP 539 86020 Poitiers Cedex	05.49.55.65.65	05.49.55.65.89
Provence Alpes Côté d'Azur	37 boulevard Périer 13008 Marseille	04.91.00.52.00	04.91.00.52.20
Rhône-Alpes	Cité administrative d'Etat 165 rue Garibaldi BP 3203 69401 Lyon Cedex 3	04.78.62.50.50	04.78.62.11.70
Réunion	12, Allée de la Forêt Parc de la Providence 97400 Saint Denis de la Réunion	02.62.94.72.50	02.62.94.72.55

11- ANNEXE 4 : Les implantations de l'ADEME

Siège social	Adresses	Téléphone	Fax
Centre d'Angers (siège social)	2, square La Fayette - BP 90406 49004 ANGERS cedex	02 41 20 41 20	02 41 87 23 50
Centre de Valbonne	500, route des Lucioles 06560 VALBONNE	04 93 95 79 00	04 93 65 31 96
Centre de Paris-Vanves	27, rue Louis Vicat 75737 PARIS cedex 15	01 47 65 20 00	01 46 45 52 36
Bureau à Bruxelles	53, avenue des Arts 1040 BRUXELLES	00 322 545 11 41	00 322 545 11 44
Délégations régionales	**Adresses**	**Téléphone**	**Fax**
ALSACE	8, rue Adolphe Seyboth 67000 STRASBOURG	03 88 15 46 46	03 88 15 46 47
AQUITAINE	6, quai de Paludate 33080 BORDEAUX cedex	05 56 33 80 00	05 56 33 80 01
AUVERGNE	63, boulevard Berthelot 63000 CLERMONT-FERRAND	04 73 31 52 80	04 73 31 52 85
BASSE-NORMANDIE	"LE PENTACLE" avenue Tsukuba 14209 HÉROUVILLE ST-CLAIR cedex	02 31 46 81 00	02 31 46 81 01
BOURGOGNE	"LE MAZARIN" 10, av. Foch BP 1042 – 21025 DIJON cedex	03 80 76 89 76	03 80 76 89 70
BRETAGNE	33, bd Solférino CS 41217 35012 RENNES cedex	02 99 85 87 00	02 99 31 44 06
CENTRE	22, rue d'Alsace-Lorraine 45058 ORLÉANS cedex 1	02 38 24 00 00	02 38 53 74 76
CHAMPAGNE ARDENNE	116, avenue de Paris 51038 CHÂLONS- EN-CHAMPAGNE cedex	03 26 69 20 96	03 26 65 07 63
CORSE	Parc Sainte-Lucie – Immeuble Le Laetitia - BP 159 20178 AJACCIO cedex 1	04 95 10 58 58	04 95 22 03 91
FRANCHE-COMTÉ	25, rue Gambetta - BP 26367 25018 BESANÇON cedex 6	03 81 25 50 00	03 81 81 87 90
HAUTE-NORMANDIE	"LES GALÉES DU ROI" 30, rue Gadeau de Kerville 76000 ROUEN	02 35 62 24 42	02 32 81 93 13
ILE-DE-FRANCE	6-8, rue Jean Jaurès 92807 PUTEAUX Cedex	01 49 01 45 47	01 49 00 06 84
LANGUEDOC ROUSSILLON	Résidence "ANTALYA" 119, rue Jacques Cartier 34965 MONTPELLIER cedex 2	04 67 99 89 79	04 67 64 30 89
LIMOUSIN	38 ter, avenue de la Libération 87007 LIMOGES cedex	05 55 79 39 34	05 55 77 13 62

LORRAINE	34, avenue André Malraux 57000 METZ	03 87 20 02 90	03 87 50 26 48
MIDI-PYRÉNÉES	Technoparc Bât. 9 Rue Jean Bart - BP 672 31319 LABÈGE cedex	05 62 24 35 36	05 62 24 34 61
NORD PAS-DE-CALAIS	Centre Tertiaire de l'Arsenal 20, rue du Prieuré – 59500 DOUAI	03 27 95 89 70	03 27 95 89 71
PAYS DE LA LOIRE	5, boulevard Vincent Gâche BP 16202 44262 NANTES cedex 02	02 40 35 68 00	02 40 35 27 21
PICARDIE	Immeuble Apotika 67 av Italie 80094 AMIENS Cedex 3	03 22 45 18 90	03 22 45 19 47
POITOU-CHARENTES	6, rue de l'Ancienne Comédie BP 452 - 86011 POITIERS cedex	05 49 50 12 12	05 49 41 61 11
PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR	2, boulevard de Gabès 13008 MARSEILLE	04 91 32 84 44	04 91 32 84 66
RHÔNE-ALPES	10, rue des Émeraudes 69006 LYON	04 72 83 46 00	04 72 83 46 26
Départements d'Outre-Mer	Adresses	Téléphone	Fax
GUADELOUPE	Immeuble Café Center Rue Ferdinand Forest 97122 BAIE MAHAULT	05 90 26 78 05	05 90 26 87 15
GUYANE	28, avenue Léopold Heder 97300 CAYENNE	05 94 29 73 60	05 94 30 76 69
MARTINIQUE	Zone de Manhity Four à Chaux Sud imm Exodom 97232 LE LAMENTIN	05 96 63 51 42	05 96 70 60 76
RÉUNION	Parc 2000 - 3 av. Théodore Drouhet BP 380 – 97829 LE PORT cedex	02 62 71 11 30	02 62 71 11 31
Représentations dans les Territoires d'Outre-Mer	Adresses	Téléphone	Fax
NOUVELLE CALÉDONIE	56, rue Bataille - BP C5 98800 NOUMÉA	00 687 27 39 44	00 687 24 35 15
POLYNÉSIE FRANÇAISE	BP 115 – 98713 PAPEETE	00 689 46 84 55	00 689 46 84 49
SAINT-PIERRE ET MIQUELON	Direction de l'Agriculture et de la Forêt - BP 4244 – 97500 SAINT-PIERRE ET MIQUELON	05 08 41 19 80	05 08 41 19 85